Cena numeru 60 gr.

LOTNIK

ORGAN • ZWIĄZKU • LOTNIKÓW • POLSKICH.

Nr. 1 (103) Poznań, 30 lipca 1928 r. Tom VIII

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.
Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.
Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU:

B. O.

Jednym z najważniejszych czynników powodzenia, każdego przedsięwzięcia w czasach teraźniejszych, jest szeroka i umiejętna propaganda.

Znana jest porada wielkiego ekonomisty amerykańskiego, udzielona bankrutującej firmie, którą chciano ratować nową wpłatą miljonowej sumy. Brzmiała ona wręcz nieprawdopodobnie. „Wyrzucić zbędny personel techniczny, stworzyć dział propagandy, całość sumy bez wyjątku użyć na reklamę“. I firma stała się po roku jedną z najpotężniejszych w Stanach Zjednoczonych.

Fabryki lotnicze nasze, które z podziwu godnym stoicyzmem budują stale nowe typy płatowców, bez pomocy obcej nie są w stanie zatroszczyć się o propagandę zagranicą, a o krajowej myślą jak najmniej, uważając słusznie, że grunt to praca rzetelna.

Że tak zupełnie nie jest przekonaliśmy się stając do konkursu w jednym z państw bałtyckich, w sprawie dostarczenia płatowców szkolnych.

Mimo, że polskie były znacznie tańsze i charakterystyki miały lepsze, podług raportu poselstwa, oferty naszej nie uwzględniono, bo nic o nich nigdy nad Bałtykiem nie słyszano, są poprostu nieznane.

Czy jeszcze mało dowodów?

Lotnictwo w Anglji.

Z cyklu: Organizacja floty powietrzej u innych.

(Dokończenie).

Komfortowo urządzone, szybkolotne, bezpieczne — uposażone w sprawnie funkcjonujące silniki lotnicze — posiadające dużą wydajność komercjalną płatowce te oddają wielkie usługi dla stosunków internacjonalnych Wielkiej Brytanji — codziennie przewożąc poważną ilość towaru, bagażu, poczty i znaczną liczbę pasażerów, którzy zarówno i nocą przewożeni są do stolicy świata Paryża. Ostatnio Towarzystwo „Imperjal Airways“ zamówiło w angielskich Zakładach Lotniczych Handley-Page w Crickwood olbrzymie cztery nowe płatowce, które posiadają nowe silniki ochładzane powietrzem o wysokiej mocy, by zwiększyć ilość użytecznego tonnażu każdego płatowca wykonującego jednorazowy przelot i by powiększyć handlową szybkość lotu. W roku ubiegłym Anglicy uruchomili wielkie płatowce o trzech motorach, które zdolne są unieść oprócz załogi składającej się z pilota, jego zastępcy i mechanika, także 20 pasażerów pomieszczanych w wygodnych fotelach luksusowych kabin pasażerskich. Samoloty te regularnie kursują między Londynem i Paryżem a przez swe wspaniałe urządzenia, wielki komfort i znakomite własności techniczne uzyskują sobie powszechne uznanie i uważane są za ostatni wyraz handlowej techniki lotniczej.

Do szeregu lotniczych linij Tow. „Imperjal Airways“ zaliczyć należy nowozałożone połączenie pocztowo-pasażerskie na szlaku Londyn—Dublin via Liverpool. W myśl swej tradycyjnej doktryny „Times is money“ — Anglicy skracają czas trwania podróży z Anglji do Irlandji o 6 godzin mniej, aniżeli to praktykowało się dotychczas za pośrednictwem innych nowoczesnych środków komunikacyjnych. Trasa Londyn—Liverpool obsługiwaną jest przez płatowce typu „Handley-Page“ z silnikami „Bristol-Jupiter“ bądź „Napier-Lion“ a trasa Liverpool—Dublin przez metalowe hydroplany typu „Short“ z motorami „Jupiter“ chłodzonemi powietrzem.

Na linji angielskiej Kair—Karachi Anglicy używają samolotów De Havilland o trzech silnikach. Aparaty te zabierają mniejszą ilość ciężaru, zwiększają jednak szybkość transportową a ich zdolność uniesienia dużej ilości paliwa pozwala im na przebywanie dalekich dystansów bez lądowania. Płatowce te przeprowadzone były do Indji Angielskich przez lotników Dood, Carr, Gillman i przez nieodżałowanych pilotów: Hinchliff'a i Barnarda.

Minister angielskiego lotnictwa Sir Samuel Hoare dokonał podróży napowietrznej płatowcem De Havilland pilotowanym przez lotnika Bernarda z Londynu do Delhi w Indjach przebywając olbrzymią tę przestrzeń przez 11 dni. Zanim Anglicy doszli do tak znakomitych rezultatów w wykorzystaniu płatowca handlowego, wypróbowali oni moc różnych typów samolotów, które następnie porzucali po nieudanych doświadczeniach. Podkreślić należy, że kierownicy „British Air Ministry“ nie zawahali się usunąć z floty powietrznej takich aparatów lotniczych, które według ich mniemania nie dały zadawalniających wyników tak pod względem bezpieczeństwa, jako też i z punktu widzenia komercjonalnego.

Wysiłki brytyjskiego lotnictwa zmierzają zasadniczo ku konstruowaniu coraz silniejszych płatowców i zdolnych przetransportować coraz to większą ilość osób i materjału. Podobny program ma na celu zredukowanie w użyciu dużej ilości płatowców drogą załadowania na każdy płatowiec większej ilości użytecznego bagażu skutkiem czego i wydajność pracy personelu latającego odbywa się w daleko lepszych warunkach.

Lotnictwo wojskowe Wielkiej Brytanji posiada mnóstwo własnych, krajowych typów samolotów myśliwskich, bombardujących i obserwacyjnych oraz pokaźną liczbę wielkich płatowców odpowiednio uzbrojonych i przeznaczonych specjalnie do masowego transportu odziałów wojska, sztabów pułków i materjału wojennego. Ze względów zrozumiałych nie przytaczamy szczegółów — zresztą wogóle charakterystyki choćby nawet pobieżnie poszczególnych samolotów używanych w armji angielskiej, a także i wszelkie wyniki ich w praktyce osiągane — utrzymane są tam w jaknajściślejszej tajemnicy (co jest godnem pozazdroszczenia u anglików) a ogólnie można powiedzieć, że do najwięcej spotykanych tam typów należą płatowce: Bristol, De Havilland, Sopwith, Parnal, Bristol-Bullet, Sparrowhawk, Westland-Weazel, Handley-Page, Vickers-Victoria, Bulton and Paul, Sidesstrand, Westbury, Bristol Ten Seater, Vimy, Vickers-Vimy, Martinsyde, Gloster, Fairey, Kingston, Westland-Widgeon, Beardmore i wiele innych.

W ostatnich czasach znaczna część angielskich lotniczych eskadr pościgowych wyposażona została w dużą stosunkowo ilość lekkich — małych samolotów z motorami chłodzonemi powietrzem; naprzykład 24-ta myśliwska eskadra otrzymuje według ustanowionego etatu 20 awjonek typu De Havilland-Moth (motor Cirrus), inne znów ekskadry takąż liczbę lekkich płatówców typu: Avro, Bristol, De Havilland lub Avro-Avion. Szefowie angielskiego lotnictwa i Royal Air Force — wszyscy są z reguły rutynowanymi lotnikami należącymi do personelu stale latającego a dyrektor lotnictwa cywilnego wice-marszałek

Sir Sefton Brancker zaliczając się (czem się z zaszczytem szczyci) do rzędu „czystej krwi wilków powietrza“ posiada do swego personalnego użytku własny aparat typu „Moth — De Havilland“ na którym odbywa częste podróże napowietrzne — inspektuje podległe mu instytucje lotnicze i kluby pilotów, osobiście czuwając nad usuwaniem braków lub niedomagań w lotnictwie przez niego dostrzeżonych.

wych płatowców, które oddawane są do dyspozycji członkom klubów na każdorazowe ich życzenie. To też z chwilą nadejścia sprzyjającej pogody — podczas letniego sezonu — liczni są synowie i córy Albionu, którzy posiłkując się samolocikami przylatują ku brzegom słonecznej Galji — by tu spędzić swoje wakacje i by pod błękitnem niebem Francji w całej pełni korzystać z wszelkich darów życia...



Lundborg i mechanik przed Fokkerem.

Zupełnie osobną gałęzią lotnictwa ogromnie rozwiniętego w Królestwie Angielskim jest lekka turystyka lotnicza. Uprawianie sportu lotniczego w tym państwie wielce ułatwianem jest przez rozmaite organizacje i szkoły lotnicze oraz przez mnóstwo dzielnicowych Aeroklubów subsydjowanych przez Rząd i Społeczeństwo. Niema bowiem w Anglji większego miasta by w nim nie istniał tak zwany „Flying — Club“ posiadający w swem rozporządzeniu mnogą ilość małych sporto-

Angielskich turystów powietrznych będących na wywczasach na francuskiej ziemi spotyka się szczególnie w Turynji, nad Jasnym Brzegiem, w Biarritz, w okolicach Monte-Carlo, Nicei, Tuluzy, Marsylji a nawet i na Korsyce oraz w Chamonix. W połowie natomiast października co roku — niby jak te wędrowne ptactwo powracające do gniazd swych — zmierzają turyści angielscy na swych sportowych płatowcach w strony ojczyste — pokazując przed światem, że przodują nie-

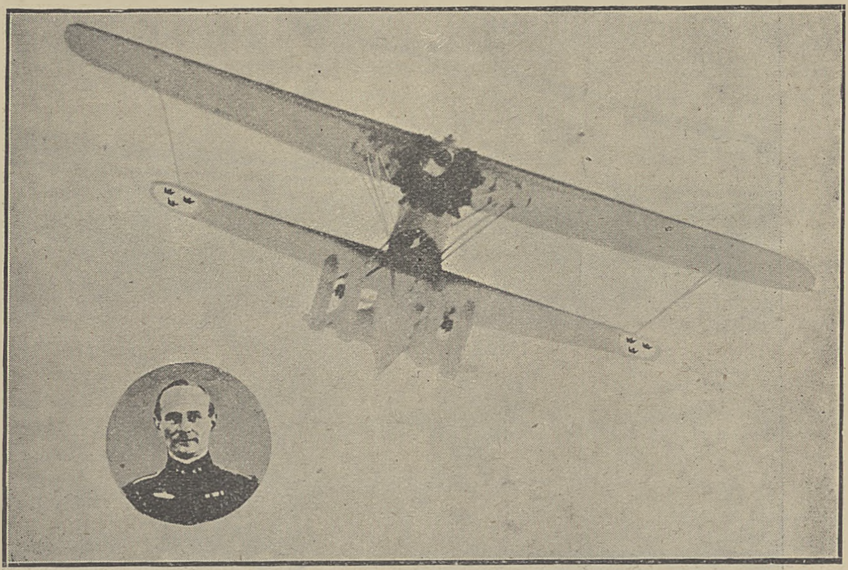
tylko w footbalu, w rugby lub golfie lecz zarówno i w sporcie lotniczym umią dumnie prym dzierżyć przed innymi...

Na specjalną uwagę zasługuje szczegół, że w Anglji uprawianie sportu lotniczego wielkiem zainteresowaniem cieszy się wśród studentów i studentek angielskich. Około 100 osób z tychże posiada prywatnie — swoje własne małe samoloty w tem 15 kobiet, a kierownictwo uniwersytetu w Oxfordzie uzyskało gratisowo od Ministerstwa Lotnictwa Angielskiego — trzy nowe płatowce „Avro" z silnikami „Lynx", ochładzanymi powietrzem, na których słuchacze poszczególnych fakultetów odbywają regularne nauki latania i treningi pod kierownictwem specjalnie przydzielonych monitorów. Nie dziw też, że angielscy studenci z Uniwersytetów Oxfort i Cambridge zostają zaproszeni w bieżącym roku do wzięcia udziału w zawodach lotniczych, mających się odbyć w końcu czerwca w pobliżu Nowego Jorku. Do zawodów tych staną także inne uniwersytety jak naprzykład: Harward, Yale, Richmond, New-York oraz słuchacze z Instytutu Technologicznego w Massachussets, które to uczelnie posiadają swoje własne Lotnicze Sekcje Treningowe.

W ostatnich latach Anglicy dokonali na polu lotnictwa olbrzymie wysiłki, osiągając z nich w obecnej chwili jaknajlepsze rezultaty. Z dobrodziejstw Kierownictwa Lotniczego w Imperjum Wielkiej Brytanji korzysta dzisiaj cały naród — wszak każdy obywatel ma tam łatwą sposobność zainteresowania się lotnictwem w jaknajszerszym zakresie.

Tak w lotnictwie wojskowem jak zarówno w aeronautyce, w doświadczeniach nad nowemi wynalazkami lotniczemi, w poszukiwaniach oraz w dziedzinie lotnictwa handlowo-komunikacyjnego — Anglicy stają się dzisiaj poważnymi konkurentami dla innych narodów. W eksploatacji handlowej żeglugi napowietrznej wyprzedzili oni w znacznym stopniu inne państwa europejskie i poza kontynentem Europy — a między innemi silnie o tem przekonywa przez Anglików utrzymywana pocztowo-pasażerska komunikacja lotnicza na szlaku Londyn—Paryż.

M. Radwan-Przypkowski.



Z tragicznej wyprawy biegunowej. Zbawca generała Nobilego pil. szwedzki Lundborg i jego płatowiec.

Opis Samolotu „P. W. S. 20".

Samolot P. W. S. 20 T jest owocem kilkumiesięcznych studjów przez Podlaską Wytwórnię Samolotów — w celu stworzenia typu samolotu pasażerskiego, któryby w sposób racjonalny łączył w sobie dwie zasadnicze cechy konieczne do osiągnięcia dobrych rezultatów w eksploatacji, to jest dobrej wydajności aerodynamicznej i wydajności konstrukcyjnej.

W opracowaniu zasadniczych szczegółów opierano się w dużej mierze na istniejących typach samolotów, które w życiu wykazały już swe zalety, a mianowicie na amerykańskich konstrukcjach jak naprzykład „Ryan-Monoplan", „Bellanca-Monoplan", „Stinson-Detroiter Monoplan", „Breese-Monoplan „Aloha", wreszcie „Fairchild F. C. 2" Monoplan.

Wszystkie wymienione typy wykonane są jako konstrukcje mieszane, to jest przy zachowaniu konstrukcji drewnianej skrzydeł i podwieszenia skrzydła zastrzałami.

Rozwiązanie zamocowania płatów samolotu P. W. S. 20 T, wykonano w sposób następujący: Skrzydło składa się z dwu części, które łączą się bezpośrednio z kadłubem zapomocą odpowiednio dymesjonowanej rury, która przenosi wszystkie natężenia. Przez doczepianie skrzydeł do kadłuba uzyskano:

1. Duży przekrój kabiny, gdyż przy tego rodzaju rozwiązaniu odpada potrzeba przeprowadzenia dźwigara tylnego skrzydła przez kabinę, a co zatem idzie, zmniejszenie wysokości kabiny;

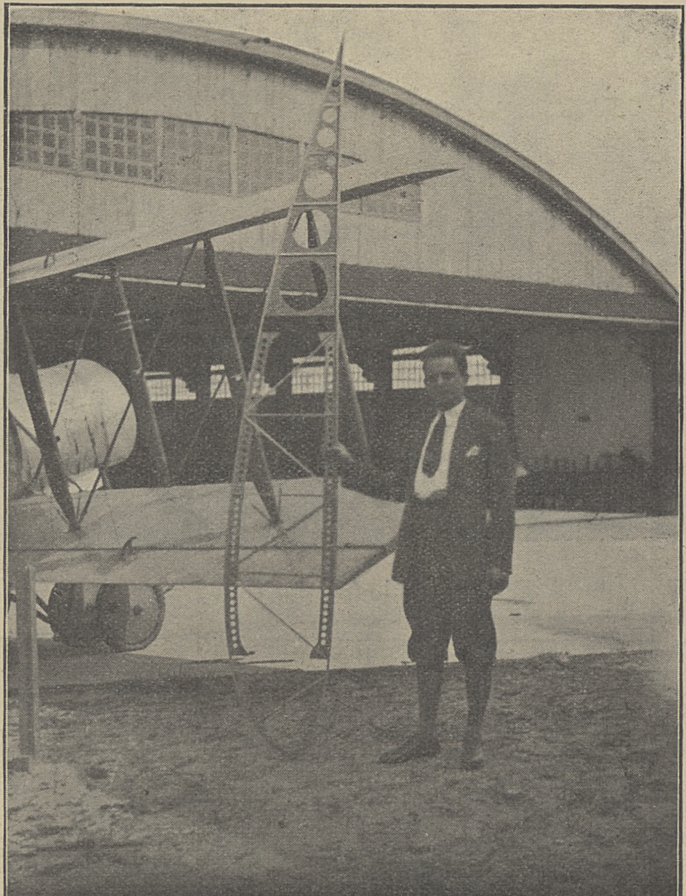
2. Niezwiększony przekrój kadłuba, w wypadku bowiem przeprowadzenia dźwigarów ponad kadłubem, zwiększamy niepotrzebnie przekrój, a więc i opór kadłuba — co ujemnie odbija się i na pracy śmigła.

W celu otrzymania możliwie małej szczeliny przylotkowej, zastosowano specjalną szparę krytą, która dla wychyleń lotki w obu kierunkach zwiększa się tylko nieznacznie.

Lotka w celu uniknięcia wibracji charakterystycznych lotkom wysuniętym do końca skrzydła, lub nawet po za nie wystającym (kompensacją), która w wielu wypadkach (Lachmann) prowadzą do demontażu części sterujących, wykonana jest na wzór amerykański całkowicie schowana w obrębie płata.

Profil skrzydeł — A. Bobka Nr. 4 (Göttingen Nr. 648) mający przy wydłużeniu 1 : 5 finesse maks = 18,5 i Cy maks = 145.

Napęd lotki wewnątrz skrzydła całkowicie sztywny. Dźwigary skrzydłowe wykonane są w formie skrzynek, przyczem, dzięki ko-



Żeberko samolotu P. W. S. 20 długość 3,2 m i konstruktor płatowca inżynier Zbysław Ciołkosz.

W konstrukcji samolotu P. W. S. 20 T nie ma niepotrzebnego zwiększenia przekroju kadłuba, ani zmniejszenia wysokości kabiny, która posiada na całej swej długości wysokość 1800 m/m.

3. Zaoszczędzenie wagi części skrzydła przypadającego nad kadłubem, które przy skrzydłach wolnonośnych w tej części właśnie posiadają maksymalne wymiary.

rzystnemu obiorowi profilu i krzywej Cm, której punkt Cmo posiada wartość zaledwie 7,8 uzyskano obciążenie większe dźwigara przedniego, a zarazem i wyższego, niż dźwigara tylnego, co ma miejsce przy profilach o daleko z tyłu leżących środkach parcia.

Z zalet profilu wymienić należy jeszcze dużą nośność maksymalną, która utrzymuje się do 17,5°, dając zabezpieczenie przed utratą

szybkości nawet dla przeciągnięcia maszyny.

Silnik zastosowano jeden Lorraine-Dietrich 450 MK wyrabiany w kraju z możliwością łatwej przebudowy samolotu na silnik Jupiter 480 MK.

W celu umożliwienia kontroli złącz rurociągów i działania pompki M. A., zaopatrzona jest I przegroda kadłuba w obszerny właz, dostępny z kabiny załogi, pozwalający na kontrolę silnika w locie.

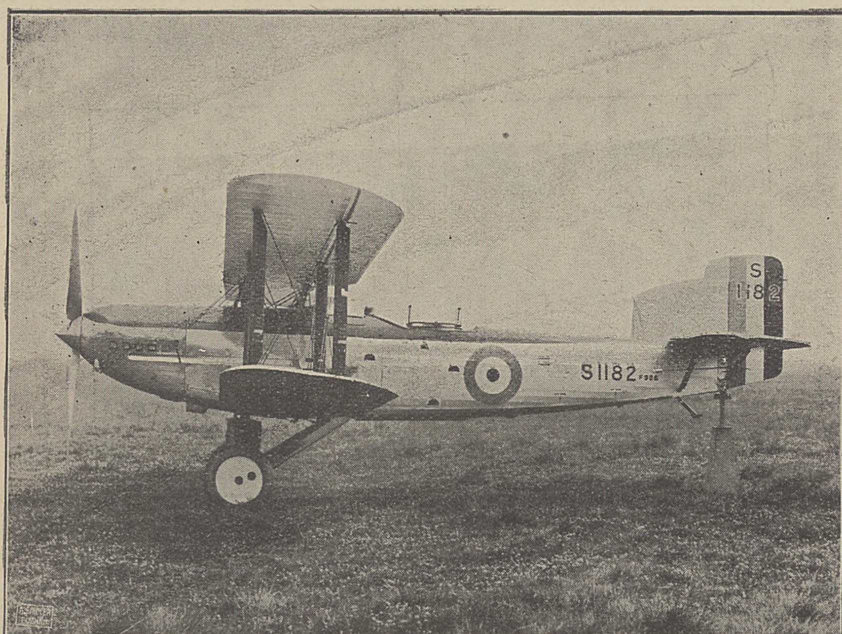
Podwozie całkowicie metalowe o osi niedzielonej, posiada przednie nogi wykonane jako elastyczne — przyczem, jako amortyzatorów użyto sznurów (zwitek) niezależnych gumowych. Pęknięcie jednego z sznurów nie powoduje demontażu systemu amortyzującego.

rulowaniu na ziemi. Środkowa część szyby przed pilotem i mechanikiem, umieszczona jest na zawiasach, tak, iż w konieczności użycia spadochronu, pilot zwalniając odpowiedni zamek oswabadza część środkową szyby, która pod naporem powietrza odchyla się aż do ściany za pilotem, odsłaniając wystarczających wymiarów otwór.

Po za tem, odpowiednio duże drzwi umożliwiają swobodną komunikację z kabiną pasażerską.

Stery zastosowano podwójne, dla pilota — koło, dla mechanika — wyjmowany drążek sterowy — napęd steru kierunku orczykiem.

Skrzynka do sterowania silnika i chłodnicy, umieszczona jest w pośrodku siedzeń.



Nowy angielski płatowiec pościgowy 2-siedzeniowy Fairey-Fox z silnikiem Napier „Lion".

Maksymalne ugięcie nogi elastycznej wynosi 15 cm. Płoza z blach duralowych, osadzona jest na końcówce ruchomej, pozwalającej na wychylenie się płozy w kierunkach poprzecznych.

Płoza jest łatwo demontowalna, przyczem, demontaż następuje również z uprzednio nawiniętemi amortyzatorami.

Kadłub wykonany jest całkowicie z metalu, przyczem, przednia część (to jest kabina załogi i pasażerska) z rur normalnych duralowych o przekroju prostokątnym, tylna zaś część, t. zw. „doczep tylny" ze spawanych rur stalowych (na sposób Fokkera).

Użycie rur o przekroju prostokątnym wprowadza do konstrukcji kolosalną prostotę w wykonaniu okuć, zazwyczaj bardzo skomplikowanych w przedniej części kadłuba.

Są to rury normalne spotykane w handlu.

Kabina załogi, umieszczona jest z przodu samolotu przed pilotem i doskonale oszklona. Przednia część kabiny zaopatrzona jest również w okna, aby zapewnić widoczność przy

Pod kabiną załogi znajduje się przedział na 170 kg bagażu o pojemności 0,8 m³.

Kabina pasażerska o wymiarach 1600×1800×3150 zachowuje w całej swej długości wysokość 1800 m/m zapewniając swobodną cyrkulację.

Normalnie kabina wyposażona jest w 6 krzeseł, ustawionych w kierunku lotu. Przewidujemy wstawienie dwu krzeseł składanych pod ścianką kabiny załogi, lub też czterech krzeseł i dwu łóżek.

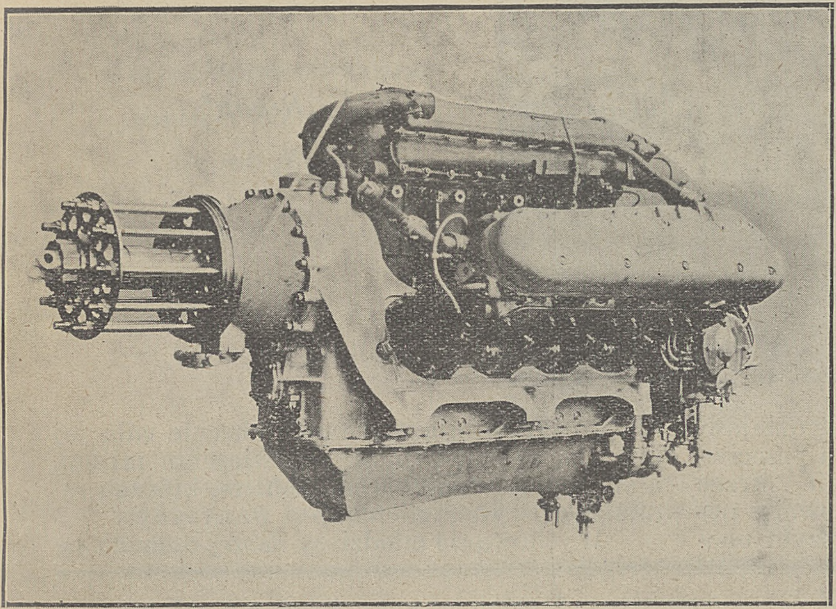
Na całej swej długości kabina jest oszkloną szkłem „triplex", przyczem środkowa część okien jest opuszczana. W górze kadłuba znajduje się otwór normalnie oszklony — łatwo otwieralny.

Wejście do kabiny odbywa się przez osobny przedział, który równocześnie służy za klozet — otwarcie drzwi z kabiny pasażerskiej zamyka narożnik, w którym klozet się znajduje tak, iż normalnie w czasie wsiadania lub wysiadania jest on niewidoczny.

Zbiorniki benzyny znajdują się w skrzydle — opróżnienie zbiornika odbywa się przez otwarcie wentyla wylewowego i zarazem doprowadzającego powietrze do zbiornika. Benzyna doprowadzana jest do krawędzi odpływu rurą duralową o znacznej średnicy. Zarzucono system wyrzucania, jako często zawodzący.

Pozatem, opróżnianie zbiornika znajdującego się w skrzydle ma tą zaletę, iż żadna część samolotu (nawet staecznik, uwzględniwszy dewiację) nie znajduje się w strumieniu rozpylonej benzyny.

Powierzchnia statecznika i steru poziomego — 7 m²
Powierzchnia statecznika i steru pionowego 2,2 m²
Silnik — Lorraine Dietrich lub Jupiter
Moc silnika — 450—463 MK
Spółczynnik wytrzymałości — n = 7
Ciężar własny z urządzeniem wewnętrznem — 1720 kg
Ciężar paliwa (oliwa i benzyna) — 510 kg
Ciężar użyteczny — 890 kg
Ciężar całkowity — 3120 kg



Silnik angielski Napier „Lion“.

W tyle kadłuba znajduje się zbiornik o pojemności 60 kg benzyny, który służy do zmiany położenia środka ciężkości — przepompowywanie odbywa się ręczną pompką systemu Vickers‘a.

Do pokrycia skrzydeł i kadłuba użyto płótna lotniczego. Jedynie kabina załogi i wnętrze kabiny pasażerskiej, posiadają ściany sklejkowe — oklejone imitacją skóry.

Charakterystyki samolotu pasażerskiego „P. W. S. 20 T“.

Rozpiętość skrzydeł — 17,600 m
Długość samolotu — 12,620 m
Wysokość — 3710 m
Powierzchnia nośna — 52,9 m²
Profil skrzydła — A. Bobka Nr. 4 (G. 648)
Powierzchnia lotek — 4 m²
Stosunek ciężaru użytecznego do wagi płatowca 0,81 kg
Obciążenie skrzydła — 59 kg/m²
Obciążenie mocy silnika — 6,94 kg/MK
Prędkość maksymalna przy ziemi — 178,5 km/gdź
Prędkość ekonomiczna — 150 km/gdź
Prędkość lądowania teoretyczna — 93 km/gdź
Pułap teoretyczny — 4500 m
Pułap praktyczny — 4200 m
Wznosi się na 300 m — 2,04 min.
Wznosi się na 1000 m — 6 min.
Wznosi się na 3000 m — 26 min.
Promień działania na pełnym gazie — 800 km
Promień działania z ekwipunkiem raidowym — 6450 km
Konstruował i projektował inż. Zbysław Ciołkosz.

Wychowujmy młodzież w umiłowaniu lotnictwa.

Niejednokrotnie już dotknęliśmy w artykułach rzeczowych aktualności problemu lotnictwa w Polsce. Wielkie znaczenie odgrywa w tej sprawie zgodność poglądów, wspólność poczynań i potrzeba zainteresowania i współdziałania młodzieży naszej jako twórczego czynnika pracy. Zrozumienie przejawów życia społecznego przez młodzież, to równocze-

śnie zapewnienie pomyślnego rozwoju lotnictwa, oraz pewność jej współpracy w tej akcji. Należy młodzieży naszej wskazać cele jej istnienia, wezwać ją do walki o uzdrowienie ducha narodu, i skupić ją w pracy około urzeczywistnienia wielkiej idei — polskiego lotnictwa. Młodzież nasza przez ciąg dziejów, była skutecznym szańcem obronnym przeciwko barbarzyństwu wschodu, obecnie strzec musi tego sztandaru cywilizacji w swoim pochodzie przyszłości. Dzisiaj, pierwszym obowiązkiem młodzieży naszej — to zwalczanie destrukcyjnych prądów, płynących ku nam ze zgniłych odmętów bolszewickich. Wyrosła na zgliszczach wielkiej wojny — w okresie urzeczywistnienia się proroczych snów i wizyj naszych przodków — nie znalazła niestety podniety uskrzydlającej dusze i obecnie cała jej energja wyładowuje się w ćwiczeniu mięśni, a silna pięść staje się marzeniem, którego realizacja przynosi pieniądze i wawrzyny.



„Ripon“.

Wychowanie młodzieży naszej domaga się

JAN NIWIŃSKI.

Skrzydła miłości.

CZĘŚĆ DRUGA

5 ROZDZIAŁ IV.

Z chałupy teraz dopiero wyszło dwóch żołnierzy . Żydek patrzy przerażony — polskie mundury z pod kożuchów.

— Co z nimi robić? — pyta starszy chłop żołnierza.

— A no — pokażcie! — wziął do ręki papiery.

— Antek zobacz, czy tam jeszcze czego nie mają.

Ten, nazwany Antkiem z dwoma innymi chłopami wzięli płaszcz, obszukali kieszenie, znaleźli pieniądze.

Atek krzyknął uradowany.

— Patrz Bolek, będziemy mieli za co do naszych drałować! co tu tego! starczy na całą drogę.

— Weź i płaszcz, to się przyda.

— A co z tymi zrobić?

— Ubić!... — syknął jeden z chłopów. — Ubić sukin syna, a żyda na gałęź.

Kilku podeszło do leżącego, a jednocześnie silne ręce pochwyciły Lejbusia.

Bełkotał zsiniały: — To polak, oni do nas nocą przyszli, ich przysłała Sara... Mówili, że ona tak kazała... — tłumaczył pozieleniały ze strachu.

— Jaki tam polak! Żyd jak i ty.

Nagle Antek krzyknął:

— Wiecie że to **Moryc Conner,** ten kat czerwony!... — a tośmy ładnego ptaszka złapali!

— Hej ty, komisar! — Ktoś wziął Marysia za ramię. Otworzył oczy.

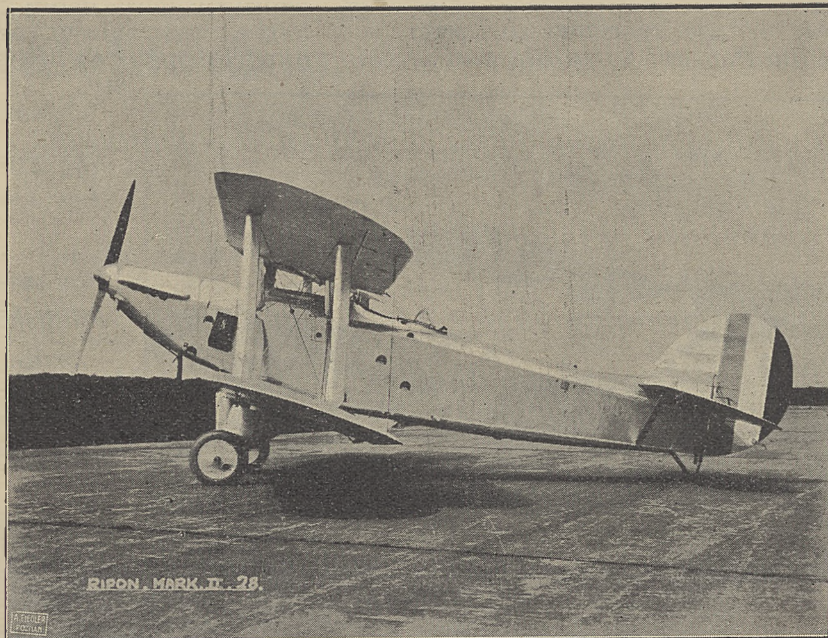
— Komisar, ostatnia twoja chwila, skończymy z tobą, czerwony kacie!...

Maryś słyszy, rozumie, ale bezdźwięcznie poruszają się wargi. Chce mówić: Polacy — ja polak!... — Nie może, słowa bez dźwięku, konają na wargach. Napróżno, usta wykręcają się bólem...

Bolek patrzy na niego — zastanowił się — chłopi czekają — wreszcie po chwili zawyrokował.

radykalnej reformy. Ciężkie lata wojenne i powojenne sprawiły, że jest o wiele więcej przeczulona nerwowo, aniżeli generacja z okresu przedwojennego; dowodem tego świadectwa nauczycieli, wykazujące zupełny brak odporności na najmniejsze chociażby niepowodzenia, a w konsekwencji liczne samobójstwa.

Gdzie szukać przyczyn? Czy w większem przemęczeniu nauką? Chyba nie. Naogół bowiem przed wojną, rezultaty umysłowego rozwoju młodzieży po ukończeniu studjów gimnazjalnych, były o wiele lepsze aniżeli obecnie. Głównym bezwątpienia powodem, to demoralizujący wpływ czasów powojennych. — Młodzież tych czasów wychowana bowiem w



Angielski płatowiec z urządzeniem do rzucania torped „Ripon“.

— Wiecie co, — pieniądze im zabierzemy, ale niech jadą, — zawszeć to ranny!...

Antek protestuje.

— Zasypią nas psubraty, że tu jesteśmy.

— To stąd uciekniemy!

— Ale to tem bolszewicki pies — Conner — trzeba go dobić.

— Daj spokój Antek, myśmy żołnierze a nie oprawcy.

— Puśćcie żyda, niech go wiezie do szpitala.

— Dobić! dobić! — odzywają się głosy.

Nie!... słyszycie — nie! — krzyknął Bolek z błyskiem w oczach.

— A no, jak chcesz! Siadaj żydłak na sanie.

— A zostaw płaszcz, przyda nam się ta bolszewicka szmata!

Antek zabrał płaszcz.

Bolek zwrócił się do zastraszonego Lejbka.

— Pojedziesz tędy prosto, a potem przy krzyżu na prawo. Do miasteczka godzina drogi.

Lejbuś, trzęsąc się ze strachu, pogania konia. Uszli znów śmierci.

Maryś patrzy dokoła. — Dokąd jedzie?... Tak biało...

Nic nie wie i nic nie pamięta, tylko te białe płachty i zwierzęta bez nóg — potworne!

A w górze, wysoko, ptak wielki, straszny. Dolne ma czarna ogromne skrzydła...

Sanki skaczą po grudzie, to znowu zapadają w mig. Coś ciepłego cieknie po twarzy Marysia i zalewa oczy. Podniósł z trudem prawą rękę. Ciepła, kleista ciecz na twarz, na piersi spływa. To krew! krew...

Zimno, takie zimno straszne, i taki w głowie ból!... Nie wytrzyma dłużej.

Szarpie, targa bandaże. Krzyczy...

Lejbuś przestraszył się — patrzy... Blada strasznie, sina twarz we krwi...

Żal mu tego człowieka, tak krzyczy, rękę wyciąga. Lejbuś patrzy ciągle. Koń stanął.

Czemu ten człowiek tak rękę wyciąga? Lejbuć myśli: — Jak to kiedy głowa jest stłuczona, pamiętam, kiedy Natan spadł z wozu — to mu lud kładli...

Więc i teraz. Zeszedł z sani, oglądając się trwożnie. Wieś już w oddali zniknęła za wzgórzem. (C. d. n.).

atmosferze niezdrowej, nasyconej prądami spaczonych teoryj, była świadkiem powojennego zepsucia, a w konsekwencji rozluźnienia węzłów rodzinnych i społecznych, zaniku poczucia etyki.

Dlatego naszym obowiązkiem skierować młodzieńczą energję ku celom zdrowym, pożytecznym dla Państwa i jego obywateli. Rozwijający się umysł reaguje żywo na każdą zewnętrzną podnietę i dlatego wymaga umiejętnej opieki, któraby mu dopomogła do krytycznej oceny nasuwających się zjawisk.



Płatowiec konstrukcji inżyniera Rudlickiego, zbudowany w fabryce Plage i Laśkiewicz w Lublinie.

Lotnictwo jest właśnie tym ideałem, który należy wszczepiać w duszę młodzieńczą w zaraniu jej życia. Mając przed sobą świetne wyniki rozwoju, stanowi wdzięczny teren do pracy nadzwyczaj zajmującej i pożytecznej. Któż z nas nie widział małych chłopców oddających się z zapałem „puszczaniu latawca"? — Dlaczego skoro dorosną, mają porzucić tę pouczającą rozrywkę... Skierujmy ich na drogę budowania modeli lotniczych, przedstawiających dokładnie samolot i jego urządzenia. Korzyść z tego aż nazbyt widoczna. Primo, skieruje się młodzież na drogę zawodu lotnika, który to zawód, pełen wrażeń jest jednym z najbardziej odpowiadających żądnemu przygód, usposobieniu dorastającej młodzieży. Secundo, wzmogą się szeregi pracowników przy warsztatach lotniczych, co Państwu naszemu tylko korzyść przynieść może. Zawód lotnika uzdrowić może chorą duszę młodzieży, ucząc hartu, wytrwałości, odwagi. Wdrażajmy w młodzież naszą to przekonanie, że znajdziemy dla kwestji lotniczej rozwiązanie wówczas, gdy każda dziedzina lotnictwa, posiądzie u nas własne warsztaty pracy, a młodzież rozwijając w tem dziele twórczą inicjatywę i zdolności organizacyjne, stanie się dla lotnictwa siłą o pierwszorzędnem znaczeniu.



Lublin R. VIII. na lotnisku.

Polska, jako organizm powstały w trudnych warunkach, w wielu zagadnieniach, odmienne ma zapatrywania i potrzeby. Na Śląsku kwestja lotnictwa szczególnie jest ważna, chociażby ze względu na położenie geograficzne, które zmusza do ustawicznej czujności. Wobec tych danych, wciągnięcie młodzieży, tego podatnego materjału, z którego wykuwa się zło i dobro do lotnictwa i pracy dla niego, staje się koniecznością. Organizacja lotnicza powinna się stać dla młodzieży naszej, wytyczną i podstawową linją postępowania,

w przeżywanej obecnie dobie, kiedy liczba naszych organizacyj społecznych, jest jeszcze zbyt mała, i kiedy Niemcy nadal trwają w swych zamiarach wojennych, Polska nie może dalej pozostać w wierze, że prąd pacyfistyczny weźmie górę, gdyż taki optymizm mógłby ją narazić na poważne niebezpieczeństwo.

Nakazem naszego patrjotyzmu — to być w pogotowiu i nie dać się zaskoczyć żadnym niespodziankom.

M. CHARNAS.

Kalejdoskop.

A więc — wykąpaliśmy się w oceanie!

Ale była to — w zestawieniu z licznemi kąpielami oceanicznemi lotników — kąpiel najkrótsza, rekordowa — zaledwie prysznic oceaniczny.

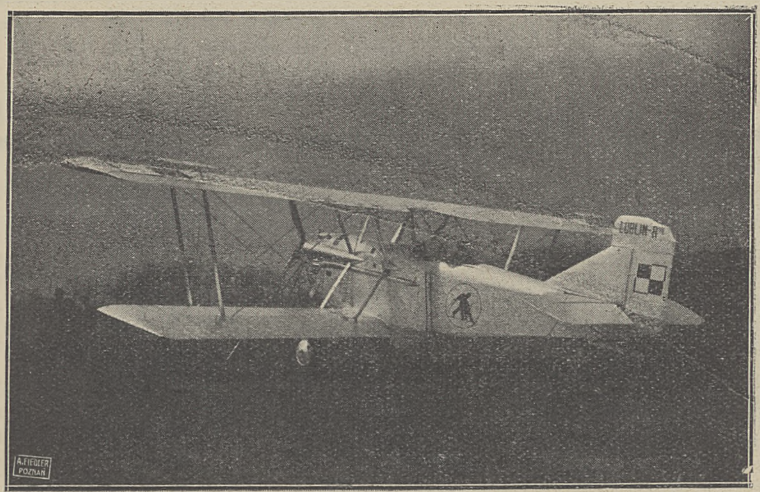
Mieliśmy szczęście wyjątkowe. Załodze „Marszałka Piłsudskiego“ śmierć zaglądała w oczy. Nungeser i tylu innych szli im na spotkanie, gdy nagle, w chwili ostatniej nadpłynął „Samos“. Jest to finał zaiste filmowy, przypominający naciągnięte obrazy, w których w momencie, gdy do skazanego na karę śmierci już celują, nadjeżdża auto, przywożąc ułaskawienie.

Z drugiej strony poprzednik naszych pilotów, Paris, lądował na Azorach, podczas gdy długość lotu „Marszałka Piłsudskiego“ równa się trasie Europa—Ameryka, a następca Polaków — Drouhin — przy starcie już poniósł śmierć. Nasz start, zdaniem fachowców francuskich, zaliczyć można do mistrzowskich.

Gdzie indziej znajdą Czytelncy szczegóły lotu, zresztą niema dziś w Polsce człowieka, któryby szczegółów tych niemal na pamięć nie umiał. My — na tem miejscu — chcemy wyciągnąć z lotu kilka wniosków.

Najpierw — brawo, polska publiczności! Dnie 4, 5 i 6 lipca dowiodły, że zainteresowanie lotnictwem w Polsce **już istnieje!** To, na cośmy się tak często użalali — obojętność w sprawach lotnictwa — należy wreszcie do przeszłości. Niesłychane podekscytowanie, wywołane lotem w całej Polsce, tłumy przed redakcjami, niebywałe ożywienie poczty pantoflowej i t. d., i t. d. — oto celujący wynik egzaminu polskiej publiczności. I brawo, Radjo Polskie! Spełniło ono swą rolę doprawdy chlubnie. Całemi nocami — co pół godziny — nadawały wszystkie stacje polskie ostatnie wiadomości PAT-icznej. A przy aparatach odbiorczych, rezygnując ze spoczynku nocnego, wielotysiączna publiczność radjowa z biciem serca oczekiwała wieści: dolecieli czy nie? Czy oby żyją?!

Start płatowca LUBLIN R. VIII.



Jest w tym powieściowym finale polskiego rajdu omen szczęśliwy. Widać biało-czerwonym kwadratom sądzono jeszcze dokonać bardziej konkretnych czynów. Może właśnie bohdaterscy zmartwychwstańcy nasi — Idzikowski i Kubala — są przez los przewidziani dla nieznanych dziś jeszcze wysiłków.

Tak czy inaczej — jest faktem, że próba polskiego lotu oceanicznego nie należy do niepomyślnych. Wystarczy przejrzeć długą litanję tragicznych ofiar oceanu, wystarczy skonstatować, że dotąd nikt jeszcze, dosłownie nikt nie pokonał Atlantyku w skoku z kontynentu europejskiego lub z wyspy angielskiej. Wszak „Bremen“ nie wiele więcej szczęścia miał od nas, o tyle chyba, że — zabłądziwszy — rozbił się na lądzie, a nie na falach morskich. Lecz zato „Bremen“ ma na swem sumieniu śmierć pilota, który z pomocą podążył na Green Island.

Prasa wszystkich odcieni — nawet ta, która lotników naszych wpierw systematycznie ośmieszała i kamienowała — prasa polska była wiernem odbiciem nastrojów ogółu i jedno-

myślnie obdarzała lotników przymiotnikami „dzielni", „bohaterscy", „brawurowi".

Prasa zagraniczna wykazała niemniejsze zainteresowanie rajdem. Nota bene podawała ona dużo więcej konkretnych danych, niż PAT. Tak więc pisma zagraniczne obliczyły długość lotu polskiego, zrobiły dokładne zestawienia lotu „Marszałka Piłsudskiego" z próbami poprzedniemi i t. p.

A już rekord pobiła prasa angielska. Skonstatowała ona, że linja polskiego lotu na mapie wygląda, jak odwrócona litera R. Inaczej mówiąc — utrafiła palcem w miejsce bolące i... wstydliwe.

Ach, to R! To R!

Ale przejdźmy nad niem do porządku dziennego.

Mimo względnie szczęśliwego finału naszego rajdu, należy przecież zachować trzeźwość sądów. Więc uderzmy się w piersi i powiedzmy sobie szczerze:

— Tegoroczny sezon lotniczy (jak dotąd) nie udał się nam!

Szałas... „Samos"... Zalewski X i wogóle rajd Małej Ententy...

I czego to wszystko dowodzi?

Tego, że rajdy, odbywają się u nas nazbyt rzadko — są propagandą wątpliwej jakości. By osiągnąć swój cel, musiałyby się takie sporadyczne przeloty z reguły udawać — a przecież „człowiek strzela i t. d.".

Rozumieją to rządy obce. Dlatego wielkie rajdy lotnicze organizuje się tam raz po raz, gdyż biorą zagranicą pod uwagę procent fiask — procent strzałów, co spalają na panewce i procent „pudeł".

U nas nie liczono się z tem. Że się Rayskiemu i Orlińskiemu powiodło — to jeszcze nie powód do zbytniego optymizmu.

By propaganda lotnictwa polskiego odniosła sukces zamierzony — musimy wciąż być na starcie!

DZIAŁ URZĘDOWY
KOMISJI TECHNICZNEJ Z. L. P.

**Liczby z prawej strony oznaczają: pierwsza — numer komunikatu, druga — numer „Lotnka", trzecia — tom.
W komunikatach oznacza się: N — północ, S — południe, - E wschód, W — zachód.**

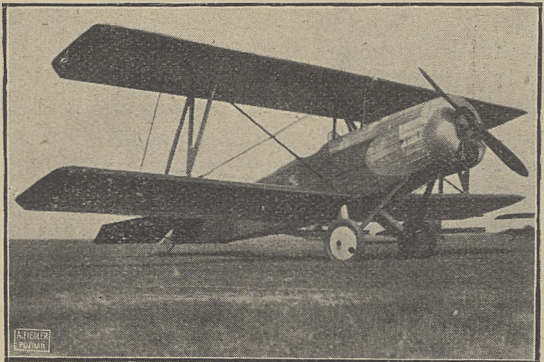
POLSKA.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 23 maja 1928 r.

wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i Ministrem Spraw Wewnętrznych o systmie znaczenia statków powietrznych i sposobie umieszczania znaków na statkach.

Na podstawie art. 15 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) zarządza się co następuje:



Bartel B. M. 4 z Le RLône.

§ 1. Każdy statek powietrzny, wpisany do polskiego rejestru państwowego, powinien być oznaczony grupą znaków, składającą się z pięciu liter wielkich alfabetu łacińskiego. Pierwszą literą winna być litera P, która oznacza polską przynależność państwową, statku powietrznego i jest oddzielona poziomą kreską od pozostałych czterech liter, tworzących znak rejestracyjny statku powietrznego, np.

P — P O Z A

Pierwszą literą znaku rejestracyjnego jest również litera P, trzy zaś następne litery tego znaku, z których co najmniej jedna winna być samogłoską, ustala Ministerstwo Komunikacji przy rejestracji statku powietrznego. Litere Y uważa się za samogłoskę.

§ 2. Na wszystkich statkach powietrznych — z wyjątkiem statków państwowych i statków przedsiębiorstw komunikacji lotniczej — znak rejestracyjny powinien być podkreślony czarną linja.

§ 3. Znak rejestracyjny, ustalony dla statku powietrznego, nie podlega żadnym zmianom i nie może być nadany innemu statkowi powietrznemu, dopóki statek, mający ten znak, nie zostanie skreślony z rejestru państwowego statków powietrznych.

§ 4. Grupa znaków, określona w § 1, powinna być namalowana czarną farbą na białem tle i rozmieszczona na statku z uwzględnieniem jego kształtu:

a) Na samolotach umieszcza się grupę znaków na powierzchni dolnej płatów dolnych, na powierzchni górnej płatów górnych, oraz po obu stronach kadluba między skrzydłami i płatami ogona. Litery znaków na płatach dolnych i górnych powinny być zwrócone górną częścią do przedniej krawędzi płatów.

Na jednopłatowcu umieszcza się grupę znaków na górnej i dolnej powierzchni płata w sposób wyżej wskazany.

Na samolocie, nie mającym kadłuba, umieszcza się grupę znaków na obu bokach łodzi.

b) Na sterowcach umieszcza się grupę znaków po obu bokach możliwie najbliżej największego przekroju poprzecznego oraz na górnej powierzchni sterowca w równej odległości od znaków bocznych.

Na balonach umieszcza się przy linji największego obwodu poziomego dwie grupy znaków, jak najdalej od siebie oddalone.

Znaki, umieszczone na bokach sterowców i balonów, powinny być dobrze widoczne tak z boku, jak i z dołu.

§ 5. Oprócz grupy znaków, umieszczonej na statku według przepisów § 4, umieszcza się na samolotach i sterowcach ten sam znak przynależności państwowej P po obu stronach dolnej powierzchni dolnego nieruchomego płata ogona lub też steru wysokości oraz na górnej powierzchni nieruchomego górnego płata ogona lub steru wysokości, jeśli tenże jest szerszy, i na obu stronach steru kierunkowego, lub bokach zewnętrznych sterów zewnętrznych kierunkowych, jeśli statek ma kilka sterów kierunkowych.

Sam znak przynależności państwowej statku umieszcza się również na łodzi balonu.

§ 6. Wymiary znaków przynależności państwowej i rejestracyjnego powinny być następujące:

a) Na samolotach: wysokość znaków na skrzydłach i na na płatach ogona wynosi cztery piąte ich szerokości a na sterze kierunkowym powinna być możliwie największa; wysokość znaków na kadłubie lub na łodzi wynosi cztery piąte największej wysokości, mierzonej w najwyższej części kadłuba lub łódki, na której to części znaki mają być wymalowane.

b) Na sterowcach: wysokość znaku przynależności państwowej, umieszczonego na płatach ogona, wynosi cztery piate szerokości płatów, na sterze zaś kierunkowym znak ten powinien być możliwie największy; wysokość innych znaków nie może być mniejsza od dwunastej części obwodu największego przekroju poprzecznego sterowca.

c) Na balonach: wysokość znaku przynależności państwowej, umieszczonego na łodzi balonu, wynosi cztery piąte wysokości łodzi; wysokość innych znaków wynosi co najmniej dwunastą część obwodu największego przekroju poprzecznego balonu.

d) Na wszystkich statkach powietrznych wysokość znaku przynależności państwowej i znaku rejestracyjnego nie powinna przekraczać 2,5 m.

§ 7. Szerokość liter znaków powinna być równa dwom trzecim ich wysokości, grubość zaś jednej szóstej wysokości.

Litery powinny być wykonywane zwykłem pełnem pismem jednego typu i wymiaru, odstęp zaś między literami powinien być równy połowie szerokości liter.

Linja pod literami podkreślonemi powinna być tej samej grubości jak litery, a między literami i górną krawędzią linji powinien być odstęp, równy szerokości linji.

Długość kreski, oddzielającej znak przynależności państwowej statku od znaku rejestracyjnego, równa się szerokości jednej litery, grubość zaś tej kreski jest taka sama jak grubość liter.

§ 8. Na tablicy metalowej o wymiarze 10×15 cm, umieszczonej w miejscu widocznem na kadłubie lub łodzi zarejestrowanego statku powietrznego, powinny być wyryte: imię, nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela statku oraz znak przynależności państwowej statku i znak rejestracyjny.

Tablica metalowa o wymiarze 7×10 cm z takim samym napisem powinna być umieszczona również wewnątrz kabiny pasażerskiej statku przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej.

§ 9. Na statku powietrznym powinno być uwidocznione największe dozwolone obciążenie statku, wskazane w świadectwie sprawności technicznej. Napis literami o wysokości 10 cm umieszcza się po prawej stronie kadłuba lub łodzi statku powietrznego w części, przeznaczonej dla pasażerów i ładunku, w odległości 1/6 szerokości kadłuba od jego krewędzi dolnej.

§ 10. Znaki i tablice z napisami, umieszczone na statku powietrznym, powinny być stale utrzymywane w czystości i zawsze widoczne.

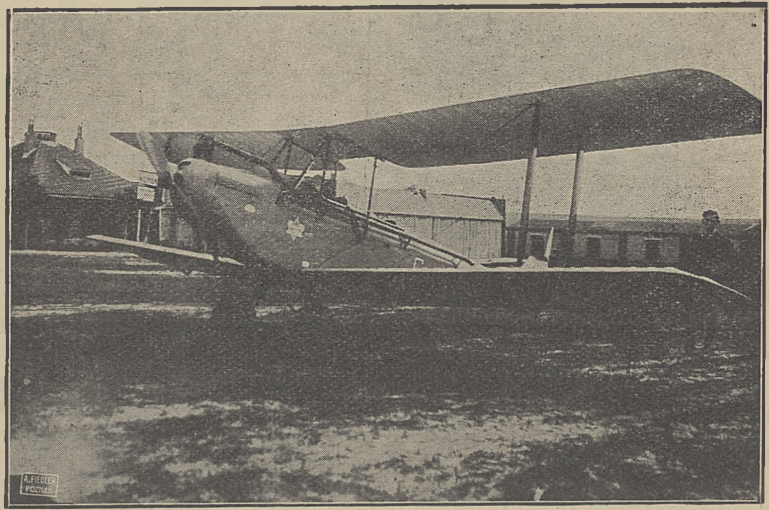
§ 11. Znaki i tablice z napisami powinny być umieszczone na statku powietrznym niezwłocznie po jego zarejestrowaniu.

W przypadku wykreślenia statku powietrznego z rejestru państwowego statków powietrznych znak przynależności państwowej i znak rejestracyjny powinny być natychmiast ze statku usunięte.

§ 12. Wykroczenie przeciw przepisom niniejszego rozporządzenia podlega karom, określonym w art. 72 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294).

§ 13. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

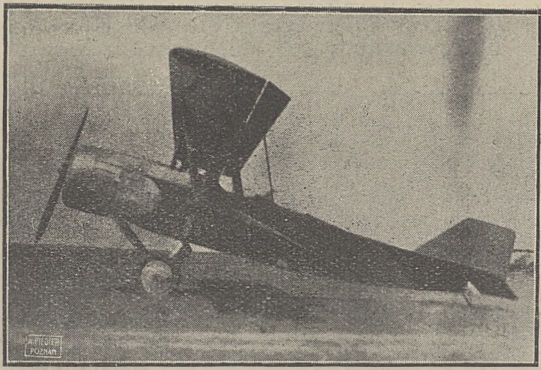
Minister Komunikacji: Romocki
Minister Spraw Wojskowych: J. Piłsudski
Minister Spr. Wewnętrznych: Sławoj Składkowski



Samolot sportowy D. H. Moth z silnikiem Cirrus 80 MK na lotnisku w Ławicy. Samolotem tym odbywał rajd po Europie kpt. Irvin — znany konstruktor spadochronów.

Program polityki lotniczej Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa w Polsce.

1. Lotnictwo polskie winno służyć interesom państwa, w pierwszym zaś rzędzie jego obronie.
2. Lotnictwo polskie winno się oprzeć wyłącznie o polską wynalazczość, polski przemysł lotniczy, polską technikę i polski personel.
3. Lotnictwo polskie we wszelkich jego przejawach oraz polityka lotnicza winny być kierowane przez Centralny Organ Lotniczy, który jaknajrychlej winien być powołany do życia.



Płatowiec Bartel B. M. 3 z silnikiem Le Rhône 80 MK. Widok z boku.

4. Piecza nad utrzymaniem na wysokości zadania kadry personelu latającego i technicznego oraz nad utrzymaniem odpowiednich rezerw, stale uzupełnianych, ćwiczonych i szkolonych, winno być jednem z zadań naczelnych w celu rozwoju polskiego lotnictwa. Udostępnienie i popularyzowanie polskiego sportu lotniczego ważną odgrywa tu rolę.
5. Wszystkie poczynania w dziedzinie polskiej nauki lotniczej, dające jej przedstawicielom możność poznania najnowszych zdobyczy światowych winny znajdować jaknajżyczliwsze poparcie.
6. Wysiłki polskich konstruktorów i techników zmierzające do tego by polskie lotnictwo było samowystarczalne i pod żadnym względem nie ustępowało lotnictwu zachodniemu winny być popierane z całą usilnością.
7. Przemysł lotniczy winien być otoczony specjalną opieką, która pozwoli na zdrowy i silny jego rozwój, przyczem pod przemysłem lotniczym należy rozumieć nietylko wytwórnie lotnicze właściwe, lecz cały przemysł pomocniczy i wszystkie wytwórnie, które w razie potrzeby mogłyby przejść na produkcję lotniczą. Przemysł lotniczy powinien się zupełnie uniezależnić od zagranicy także pod względem zaopatrzenia, stając się samowystarczalnym i zdolnym do potężnie wzmożonej produkcji w razie potrzeby.
8. Żegluga powietrzna powinna się odbywać na polskich aparatach lotniczych, jej obsługa powinna się składać z personelu państwowego pewnego. Lotnictwo komunikacyjne powinno być utrzymywane w gotowości służenia obronie państwa w razie potrzeby. Wysuwając konieczność upaństwowienia głównych arterji komunikacji powietrznej (jak to miało miejsce w zeszłym stuleciu z kolejami żelaznemi) należy dążyć do tego, aby były zorganizowane jako przedsiębiorstwa autonomiczne. Możność uspołecznienia takowych drogą zaangażowania kapitałów komunalnych winna być wzięta pod uwagę.
9. Ustawa lotnicza winna uwzględniać jaknajdalej interesy państwa, zabezpieczać Polskę przed ekspansją obcego przemysłu lotniczego. Winna ona ustalić powinność lokalnych ustrojów administracyjnych (samorządów) do stwarzania i utrzymywania lotnisk, tras i innych urządzeń potrzebnych lotnictwu a ustalonych przez powołane organy rządowe. Ustawa lotnicza powinna przechodzić przez perjodyczne rewizje w duchu przystosowania do postępów lotnictwa.
10. Należy dążyć do jaknajściślejszej współpracy z wszelkiemi instytucjami mającemi za zadanie dobro i rozwój lotnictwa polskiego.

Śląsk a niebezpieczeństwo wojny lotniczej.

Śląsk a niebezpieczeństwo wojny lotniczej.

Mściwy duch wojowniczy nie skonał jeszcze w narodzie niemieckim. Nie zdołają go ujarzmić żadne pakty rozbrojeniowe, również żadna kontrola wojskowa ze strony koalicji nie zdoła stwierdzić spontanicznych i olbrzymich wysiłków „hakenkreuzlerów" zdążających do przygotowania wojny odwetowej w celu odebrania ziem odstąpionych na mocy traktatu wersalskiego i konwencji genewskiej narodom i państwom nowopowstałym po wojnie światowej. Kto zna ducha niemieckiego

ten wie, że w nim nurtuje zajadły jad zemsty do wszystkiego co polskie. Najwymowniejszym dowodem tego, to nieustanne akta teroru dokonywane prawie bezustannie na bezbronnej ludności polskiej na niem. Górnym Śląsku. Aktów teroru naliczyć by można tysiące. Lecz wystarczy tylko wspomnieć ostatnią aferę na Rozbarku, gdzie Prusak w haniebny sposób zmaltretował bezbronną ludność polską i jej opiekunów. Wszystkie te akty teroru i zemsty to nic innego jak staranne przygotowanie do wojny odwetowej z Polską, by móc jej odebrać z niewoli pruskiej wyswobodzone dzielnice a szczególnie najcenniejszą perłę — Śląsk.

W całych Niemczech istnieje obecnie cały szereg laboratorji pod najniewinniejszemi nazwami jak „Chemisches Laboratorjum“, „Chemisches Institut“ i t. d., by przezto ukryć przed okiem całego świata zbrodniczą działalność przygotowania chemicznych środków wojennych. W gruncie rzeczy laboratorja o takich i podobnych nazwach, to nic innego jak warsztaty pracy służące przygotowaniu przyszłej wojny.

Ostatni okropny wybuch fosgenu w Hamburgu to nie bynajmniej wybuch pozostałych po wojnie resztek tego okropnego gazu, jak to sprytnie Niemcy tłumaczą ale wskazuje on na to, że Niemcy nieustannie w kierunku przygotowania wojny gazowej pracują. Z pewnością nie będzie to już ostatni wypadek, bo niezawodnie doczekamy się innych, lecz nigdy nie przyznają się Niemcy mimo wszystkiego do winy, lecz będą wszystko tak starannie ukrywać, aż będą gotowi do wojny.

Że Niemcy marzą o tej wojnie, słyszymy w najróżniejszych przemówieniach „patrjotycznych“ „Hura patrjotów niemieckich“, którzy ani na chwilę nie wyrzekli się tej myśli. Wiele by na to można przytoczyć dowodów, a zresztą są one znane wszystkim, którzy interesują się wypadkami w Niemczech. Przeto do jednego znamiennego i charakterystycznego wypowiedzenia obecnego Prezydenta Rzeszy Niemieckiej v. Hindenburga tylko się ograniczę. Powiedział on niedawno między innemi dosłownie: „w przyszłej wojnie floty powietrzne wielką będą odgrywać rolę“. A wyższe dowództwo niemieckie takiemi popisało się słowami: „Przyszła wojna, będzie wojną w powietrzu. Rola lotnictwa w latach 1914-18 była zaledwo słabem, tej wojny odbiciem“. Do słów tych nie trzeba komentarza, wszak z nich wynikają jasno i niedwuznacznie zamiary i cele Niemiec wojowniczych.

Budowa olbrzymich sterowców, balonów, różnego rodzaju olbrzymich samolotów na kilkanaście osób, szeregi najróżniejszych rajdów jak ostatnia wyprawa „Bremeny“ i inne świadczą o niesłychanie rozwiniętej technice lotniczej w Niemczech, a ciągła dążność do produkcji metalowej samolotów, by móc produkować takowe masowo, mówi sama za się, jakie w tym kryją się cele.

Jeżeli wreszcie dodam, że według niedawnych zapowiedzi gazet niemieckich buduje się w Niemczech olbrzymi samolot obliczony na 500 pasażerów, który przekształcony na samolot wojskowy zabierze 37500 kg bomb, łatwo zrozumieć jakie nam grozi niebezpieczeństwo.

Jeżeli w czasie wojny Niemcy posiadali 18 fabryk lotniczych, które produkowały przeszło 2000 samolotów miesięcznie, czy na wypadek awentualnej nowej wojny nie są w stanie to samo stworzyć, kiedy przecież żadna z tych fabryk nie uległa zniszczeniu, atoli w tajemniczy sposób bywają powiększone.

Że lotnictwo niemieckie stoi obecnie na wysokim poziomie technicznym dowodzą szalone zamówienia na samoloty niemieckiej konstrukcji przez cały szereg państw europejskich a nawet Amerykę.

Rozwój techniki w lotnictwie niemieckiem jest i nadal zapewniony, wszak najróżniejsze przedsiębiorstwa, instytuty i towarzystwa „Przyjaciół lotnictwa“ stale popierają technikę lotniczą licznemi i znacznemi subsydjami a budżet Państwa Niemieckiego przewiduje na ten cel poważną kwotę $19^1/_2$ miljona marek niem. Na badania naukowe w dziedzinie lotnictwa wyznacza ten sam budżet 4650000 marek niemieckich w roku bieżącym, zaś przedsiębiorstwa lotnicze kwotę 20165000 marek niemieckich.

Nic przeto dziwnego, że lotnictwo niemieckie pomyślnie i szalenie się rozwija, tembardziej, że ma wydatną i materjalną pomoc ze strony społeczeństwa, które w liczbie około 2 miljonów jest zorganizowane w najróżniejszych związkach mających na celu popieranie lotnictwa a przez stałe i liczne składkowanie realizuje cele lotnictwea.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że akcja rozwoju niemieckiego lotnictwa coraz będzie silniejsza i że w parze z nią idzie coraz większe niebezpieczeństwo okropnej wojny lotniczej nie przeciwko komu innemu, jak tylko przeciw Polsce.

Również nie może być dwóch zdań co do tego, że na wypadek wojny z Polską Niemcy bezwarunkowo zaczną takową od najazdu na Śląsk i starać się będą wszelkiemi i najokropniejszemi środkami stojącemi im do dyspozycji, ubezwładnić nasz olbrzymi przemysł, który mógłby dla nich być groźnym rywalem. Niezawodnie też przez ataki gazowe i bombowe będą się starać uniemożliwić ludności śląskiej zbrojne wystąpienie a krainę tak bogatą obrócą w perzynę. Niebezpieczeństwo to staje się dla nas tembardziej groźniejsze, gdy zważymy, że prawie każdy powiat śląski ma jedną, lub nawet kilka miejscowości graniczących z Niemcami. Przeto konieczną jest obrona na wszelkie te strony a jej skutecznie dokonać zdoła tylko silne lotnictwo polskie, wyposażone w najnowsze zdobycze techniczne, w odpowiednią ilość aparatów i stosowne środki odporne.

Ściśle okrojony budżet naszego Państwa pozwolił tylko na wyznaczenie bardzo skromnych środków na ten cel. Przeto całe społeczeństwo pośpieszyć musi z pomocą wydatną a szczególnie my Ślązacy, bo jesteśmy najbardziej zagrożeni przez wroga i największe grozi nam niebezpieczeństwo na wypadek wojny.

Wprawdzie wiele złożyliśmy dowodów na to, że pragniemy przygotować się należycie na taki groźny wypadek, lecz to co dotychczas u nas zdziałano, jest stanowczo nie wystarczace, przeto i nadal i to z zdwojoną siłą i energją zabrać powinniśmy się do tej pracy aby być na czas gotowi, gdyż nie znamy ani dnia ani godziny okropnego najazdu naszego wroga.

Mamy u nas na Śląsku potężną organizację pod nazwą Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która służy wzmocnieniu naszego lotnictwa. Organizacja ta obejmuje zgórą 31000 członków a na czele jej stoi Wojewódzki Komitet L. O. P. P. w Katowicach (lotnisko).

Do niej więc garnijmy się wszyscy jako członkowie i płaćmy chętnie składki członkowskie wynoszące tylko 50 gr miesięcznie i jednorazową składkę wstępną 1 zł oraz wspomagajmy ją stale choćby najdrobniejszemi składkami a wtedy przyczynimy się do stworzenia silnych kadr lotniczych, stosownych środków odpornych i skutecznej obrony naszej dzielnicy Piastowskiej od zgrozy okropnego najazdu naszego wroga Niemca, jakoteż od tragicznych jego następstw.

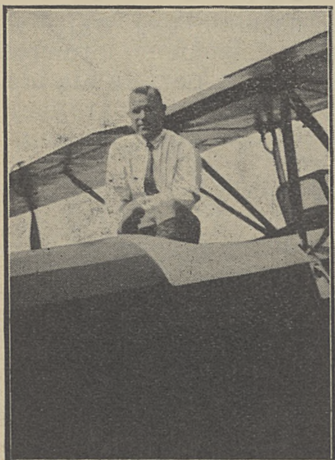
Siemianowice, dnia 12 czerwca 1928 r.

(—) Bytomski Piotr
prelegent Woj. Komitetu L. O. P. P.



POLSKA.

Jubileusz pilota oblatującego. Pilot fabryczny „Samolotu“ *Edmund Hołodyński* oblatał w tych dniach trzysetni samolot wyprodukowany w Wlkp. Wytwórni Płatow., Sp. Akc. Samolot. Typy: Hanriot 28 H nriot 19, Hanriot 19 wzmocniony i przekonstruowany, (chłodnica w podwoziu), Hanriot Sanitarny, S. P. 1., Bartel M. 2, Bartel M. 4, Bartel M. 4a (silnik Zalewskiego wzgl. Le Rhone) i B. M. 5.



Przy oblatywaniu wykonał 641 lotów w czasie 251 godz. 32 minut, przyczem zaznaczyć wypada że oblatał wszystkie samoloty bez najmniejszego uszkodzenia.

Pełniąc równocześnie funkcje Szefa-pilota w byłej Cywilnej Szkole Pilotów przy Sp. Akc. Samolot wykonał w Szkole 2464 lotów w czasie 287 godz. 41 minut, tak, że ogólna ilość lotów w Fabryce, to jest od czasu wypuszczenia pierwszego samolotu, (styczeń 1925 r.), do dnia dzisiejszego wynosi ogółem 3105 lotów w czasie 593 godz. 13 minut.

Dotychczas przekroczył pilot Holodyński ogółem 6000 lotów.

Nowe książki.

„Wynalazki i Odkrycia“ wydały zeszyt lipcowy w fantastycznej szacie zewnętrznej, natomiast z bogatą treścią naukową i informacyjną obejmującą około 26 artykułów i prawie sto ilustracji.

Zwraca uwagę nowo wprowadzony dział zadań wynalazczych dla młodzieńczych konstruktorów i pierwszy konkurs na polskie wynalazki ogłoszony w trzech grupach.

Numer okazowy dwutygodnika **„Życia Literackie“** w dniu 25 czerwca r. b. opuścił prasę drukarską.

Nowe to czasopismo jest wysiłkiem twórczym młodych literatów poznańskich. Na jego łamach znajdą miejsce nietylko utwory literackie, ale i artykuły krytyczne z zakresu sztuki. Reprezentowane będą działy: literatury, teatru, plastyki, muzyki, kina, radja i t. d.

Zewnętrzny wygląd pisma zgóry usposabia dobrze czytelnika do jego treściwej wartości. Niska cena pisma uprzystępnia szerokim kołom inteligencji zapoznanie się z twórczością młodych.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.